

MITGLIEDERINFORMATION

Infrastruktur-Zukunftsgesetz:

Die wichtigsten Änderungen für Planerinnen und Planer

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz soll Genehmigungsverfahren für Verkehrs- und Infrastrukturprojekte beschleunigen und stärker digitalisieren. Betroffen sind insbesondere Schienenwege, Straßenbahnen, Bundesfernstraßen, Brücken, Wasserstraßen, Flughäfen, Hochwasser- und Küstenschutzanlagen sowie bestimmte Energie- und Abfallinfrastrukturen.

Für BDB-Mitglieder ist das Gesetz vor allem in den Bereichen Bauingenieurwesen, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Stadt- und Raumplanung, Umweltplanung, Landschaftsarchitektur, Vermessung, Geotechnik, Fachbegutachtung und Projektsteuerung relevant.

1

Planfeststellungsverfahren werden digital

RECHTSGRUNDLAGEN ART. 11 INFRASTRUKTUR-ZUKUNFTSGESETZ; §§ 27A, 27B, 72A, 73 UND 74 VWWFG; § 1A ABS. 5 OZG

Planunterlagen sind künftig grundsätzlich vollständig elektronisch einzureichen. Auch Bekanntmachungen, Planauslegungen, Behördenbeteiligungen, Einwendungen und Stellungnahmen sollen vorrangig digital erfolgen. Bis Ende 2027 sollen die Verwaltungsportale von Bund und Ländern miteinander verbunden werden.

FÜR DIE PRAXIS Unterlagen von Beginn an digital strukturieren, eindeutig versionieren und portalgeeignet aufbereiten. Vertrauliche Angaben und sensible Infrastrukturdaten müssen gesondert gekennzeichnet und geschützt werden.

2

Die Verfahrensfristen werden kürzer

RECHTSGRUNDLAGEN §§ 72A ABS. 1, 73 ABS. 1 BIS 3, 73A UND 73C VWWFG

Die Behörde prüft innerhalb eines Monats, ob die Planunterlagen vollständig sind. Der vollständige Plan soll innerhalb von drei Wochen für einen Monat veröffentlicht werden. Einwendungen sind grundsätzlich innerhalb von sechs Wochen ab Beginn der Auslegung abzugeben.

Behörden erhalten für Stellungnahmen höchstens drei Monate. Bei Änderungen eines bereits ausgelegten Plans kann die Frist für neue Einwendungen lediglich zwei Wochen betragen.

FÜR DIE PRAXIS Die erste Einreichung muss möglichst vollständig und widerspruchsfrei sein. Fehlende Gutachten oder ungeklärte Schnittstellen lassen sich in den verkürzten Verfahren nur schwer nacharbeiten.

3

Externe Projektmanager unterstützen die Behörden

RECHTSGRUNDLAGEN § 73D VWWFG; § 17A AEG; § 14F WASTRG; § 35A KRWG

Planfeststellungsbehörden können mit Zustimmung oder auf Vorschlag des Vorhabenträgers externe Projektmanager einsetzen. Sie dürfen unter anderem Verfahrensleitpläne erstellen, Fristen überwachen, Gutachten koordinieren, Antragsunterlagen prüfen sowie Stellungnahmen und Erörterungstermine vorbereiten.

Die Entscheidung über die Genehmigung verbleibt bei der Behörde. Die Kosten trägt regelmäßig der Vorhabenträger.

FÜR DIE PRAXIS Für qualifizierte Projektsteuerungs-, Planungs- und Beratungsbüros entsteht ein zusätzliches Tätigkeitsfeld. Unabhängigkeit, Aufgabenabgrenzung und mögliche Interessenkonflikte müssen vertraglich klar geregelt werden.

4

Vorarbeiten und Teilmaßnahmen können früher beginnen

RECHTSGRUNDLAGEN § 18 ABS. 2 AEG; § 17 ABS. 2 BIS 5 FSTRG; § 14 ABS. 2 WASTRG; § 28 ABS. 3A PBEFG; § 37 KRWG

Nach Einleitung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens können vorbereitende Maßnahmen oder einzelne Baumaßnahmen vorläufig zugelassen werden. Voraussetzung ist insbesondere ein öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn.

Wird das Vorhaben später nicht genehmigt, muss grundsätzlich der frühere Zustand wiederhergestellt werden. Schäden sind gegebenenfalls zu entschädigen. Rechtsbehelfe haben vielfach keine aufschiebende Wirkung.

FÜR DIE PRAXIS Vorzeitig ausgeführte Leistungen eindeutig vom noch nicht genehmigten Gesamtvorhaben abgrenzen. Rückbaubarkeit, Bestandsdokumentation, Wiederherstellungskosten und Haftung frühzeitig klären.

5

Viele Bahnmaßnahmen werden planrechtsfrei

RECHTSGRUNDLAGEN § 18 ABS. 1A UND 1B AEG; § 28 ABS. 1A PBEFG

Für zahlreiche Maßnahmen an Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken ist keine vorherige Planfeststellung oder Plangenehmigung mehr erforderlich, sofern keine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist.

Das betrifft unter anderem Elektrifizierung und Digitalisierung, den Neubau und barrierefreien Umbau von Bahnsteigen, Lärmschutzwände und Bahnübergänge. Auch geringfügige Gleislageänderungen und Baustelleneinrichtungsflächen können umfasst sein.

Wichtig: Planrechtsfrei bedeutet nicht rechtsfrei. Natur- und Artenschutz, Wasserrecht, Immissionsschutz, Denkmalschutz, Eigentumsrechte und technische Vorschriften bleiben zu beachten.

FÜR DIE PRAXIS Die Prüfung notwendiger Einzelgenehmigungen und Nachweise liegt stärker bei den Vorhabenträgern und ihren Planungsbüros.

6

Umweltprüfungen werden teilweise reduziert

RECHTSGRUNDLAGEN §§ 14A, 14C ABS. 1, 14E UND 21 UVPG; § 74A ABS. 4 VWWFG

Für verschiedene Modernisierungs- und Digitalisierungsmaßnahmen an Schienenwegen entfällt die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken ist bis zu einer Länge von 180 Kilometern grundsätzlich von der UVP befreit. Bei längeren Strecken ist eine standortbezogene Vorprüfung vorgesehen.

Auch bestimmte Maßnahmen zur Erneuerung von Brücken an Bundesfernstraßen benötigen keine eigene UVP. In Ausnahmefällen können Verkehrs-, Energie- und Verteidigungsvorhaben von den Anforderungen des UVPG ausgenommen werden.

Zudem kann bei UVP-pflichtigen Vorhaben unter bestimmten Voraussetzungen eine Plangenehmigung anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden.

FÜR DIE PRAXIS Formelle Prüfverfahren können entfallen oder verkürzt werden. Die materiellen Anforderungen des Natur-, Arten-, Wasser- und Immissionsschutzrechts gelten jedoch grundsätzlich weiter.

7

Infrastrukturvorhaben erhalten mehr Gewicht

RECHTSGRUNDLAGEN § 3 ABS. 1 FSTRG; § 1 ABS. 3 FERNSTRASSENBAUGESETZ; § 1 ABS. 3 BUNDESSCHIENENWEGEBAUGESETZ; § 8 ABS. 1 WASTRG; § 1 ABS. 3 BUNDESWASSERSTRASSENBAUGESETZ; § 67 ABS. 3 WHG; § 6 ABS. 1 LUFTVG; § 15 ABS. 6A BNATSchG

Zahlreiche Verkehrs- und Infrastrukturvorhaben werden ausdrücklich in das „überragende öffentliche Interesse“ gestellt und als der öffentlichen Sicherheit dienend eingestuft. Teilweise wird ihnen zusätzlich militärische Relevanz zugesprochen.

Dies betrifft unter anderem bestimmte Schienenwege, Bundesfernstraßen, Brücken, Wasserstraßen, Flughäfen sowie den Hochwasser- und Küstenschutz. Bei bestimmten Bundesvorhaben werden naturschutzrechtliche Ersatzzahlungen zudem gleichrangig neben reale Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gestellt.

FÜR DIE PRAXIS Die Vorhaben erhalten in behördlichen und gerichtlichen Abwägungen ein höheres Gewicht. Umwelt-, Eigentums- und kommunale Belange entfallen aber nicht und müssen weiterhin ermittelt, bewertet und dokumentiert werden.

8

Raumordnungs- und Linienverfahren werden verkürzt

RECHTSGRUNDLAGEN § 16 ABS. 2 ROG; § 16 FSTRG

Für Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, Schienenwege des Bundes, Straßenbahnen, größere Gas- und Wasserstoffleitungen, Pumpspeicherkraftwerke und Magnetschwebbahnen wird grundsätzlich keine eigenständige Raumverträglichkeitsprüfung mehr durchgeführt.

Eine Prüfung erfolgt nur, wenn die Raumordnungsbehörde innerhalb von vier Wochen widerspricht und erhebliche raumbedeutsame Konflikte erwartet.

Bei Bundesfernstraßen soll das Fernstraßen-Bundesamt die Linienführung grundsätzlich innerhalb von drei Monaten bestätigen. Dafür ist kein förmliches Verwaltungsverfahren und keine gesonderte UVP vorgesehen. Bundesplanungen erhalten grundsätzlich Vorrang vor Orts- und Landesplanungen.

FÜR DIE PRAXIS Kommunale und regionale Belange müssen früher und innerhalb kurzer Fristen eingebracht werden. Konflikte verlagern sich stärker in die konkrete Projekt- und Genehmigungsplanung.

9

Kommunale Infrastrukturmittel werden flexibler

RECHTSGRUNDLAGEN § 4A LÄNDER-UND-KOMMUNAL-INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSGESETZ - LUKIFG

Länder und Kommunen können Mittel des LuKIFG künftig als Eigenanteile für andere Bundesförderprogramme einsetzen. Auch eine vollständige Finanzierung des Eigenanteils ist möglich. Doppelförderungsverbote stehen dem grundsätzlich nicht entgegen, solange dieselben Ausgaben nicht überfinanziert werden.

FÜR DIE PRAXIS Kommunale Vorhaben, die bislang an fehlenden Eigenmitteln gescheitert sind, können leichter finanzierbar werden. Daraus können zusätzliche Planungsaufträge entstehen. Eine konkrete Beauftragung oder vollständige Projektfinanzierung wird dadurch jedoch nicht garantiert.

KERNBOTSCHAFT Die Verfahren werden schneller und digitaler. Gleichzeitig steigt die Verantwortung der Vorhabenträger und Planungsbüros für vollständige Unterlagen, Fristenkontrolle und die Prüfung weiterhin erforderlicher Fachgenehmigungen.